Jean Bart – „Rusia şi Basarabia”.

16 mai 2012: 200 de ani de la anexarea Basarabiei

„Mulţi se întreabă cu mirare de ce ţine Rusia cu aşa încăpăţânare la petecul de pământ cuprins între Prut şi Nistru? Cum se face că patrioţii ruşi s-au resemnat pierzând atâtea ţări ca: Finlanda, Letonia, Estonia, Polonia şi nu se pot deprinde cu ideea că şi mica Basarabie trebuie să urmeze aceeaşi soartă. De ce Rusia nu poate să renunţe? ce valoare poate avea palma asta de loc dintre Tighina şi Ungheni faţă de imensitatea întinderei dintre Tighina şi Valdivostoc? Nu bucăţica de pământ negru al Basarabiei îi tentează pe ruşi, ci fatala ei situaţie geografică... (Jean Bart – editorial: „Rusia şi Basarabia”)

Un studiu de Dr. Andreea ATANASIU-CROITORU

[Studiu publicat în *1918 – 2008.90 de ani de la unirea Basarabiei cu România*, Editura Muzeului Marinei Române, Constanţa, 2008, pp. 131 – 134.]

·Citeşte şi Basarabia de la rapt la Unirea din 1918, un studiu de Costin SCURTU.

·Citeşte şi Expoziţie de documente la Biblioteca Judeţeană „I. N. Roman” Constanţa, realizată de Ionel ALEXE.

·Citeşte şi Contextul internaţional al dislocării părţii de est a Moldovei, un studiu de Carmen ŢILIVEA.

·Citeşte şi File din istoria Moldovei în opera locotenent-colonelului Mihail Drăghicescu, un studiu de Andreea ATANASIU-CROITORU.

·Citeşte şi Publicistica lui Eminescu despre Basarabia în 1878, un articol de Mădălin ROŞIORU.

·Citeşte şi Contribuţia ofiţerilor de marină la elaborarea şi aplicarea măsurilor privind reglementarea şi redeschiderea navigaţiei pe Nistru – aprilie 1918, un studiu de Carmen ATANASIU.

Eugeniu Botez s-a născut la 28 noiembrie 1874, la Burdujeni, ca al patrulea copil al lui Panait Botez, pe atunci căpitan şi al Smarandei, născută Mihail, originară din Tg. Ocna şi înrudită cu familia poetului Gheorghe Sion. În arhiva fostei comune Burdujeni, devenită cartier al Sucevei, la nr. 92 din 29 noiembrie 1874, se află: „Actu de naştere a domnului Eugenie, de secsu bărbătesc, născut ieri în comuna Târgului Burdujeni, la casa părinţilor sei din strada două cu no. 84. Fiu a domnului căpitan Panait Bottenu de 29 de ani şi a d-nei Smaranda

Bottenu născută Mihailu, de 27 de ani şi cu domiciliu în târgu Burdujeni” (i).

Imediat după Războiul de Independenţă familia lui Eugeniu Botez s-a stabilit la Iaşi, unde viitorul scriitor-marinar îşi începe şcoala la vârsta de 8 ani şi are şansa să fie elevul unuia din cei mai iubiţi dascăli, scriitorul Ion Creangă.

După terminarea celor patru clase primare şi după doi ani la gimnaziu, la 28 august 1889, Eugeniu Botez este înscris de tatăl său la Şcoala fiilor de militari din Iaşi, şcoală pe care o absolvă ia în iulie 1894, pentru ca în septembrie acelaşi an să treacă la Şcoala de ofiţeri din Bucureşti (1894 – 1896). Obţine gradul de sublocotenent la 1 iulie 1896 şi, imediat, se înscrie la Şcoala de aplicaţie a Marinei de la Constanţa (II).

În 1901 este înaintat la gradul de locotenent de marină, iar cinci ani mai târziu în cel de căpitan. În perioada 1896 – 1912 a călătorit mult pe mare: la Constantinopol, Trebizonda, Sinope, Samos, Rhodos, insula Creta şi în Egipt, la Alexandria; a trecut canalul de Suez, a fost la Gibraltar, în porturile Angliei şi în fiordurile scandinave. A executat misiuni militare în Suedia, Norvegia, Olanda, Danemarca. În anul 1912, fiind delegat la Congresul de Navigaţie de la Philadelphia, a întreprins o călătorie cu vaporul în America de Nord. În tot acest timp, a îndeplinit diferite funcţii în Marină, pe bricul „Mircea”, la Arsenalul Flotilei, Şcoala de Marină (unde a fost profesor de istorie, geografie şi gramatică), la Divizia de Mare, Divizia de Dunăre, Apărarea Porturilor Fluviale, Depozitul de echipaje şi materiale al Marinei Militare, Inspectoratul porturilor.

La 12 ianuarie 1912 a trecut în rezervă de la Divizia de Mare şi a fost înaintat la gradul de locotenent-comandor. În perioada 1912 – 1913 este căpitan de port şi comisar maritim la Sulina, în 1912 – 1914, căpitan al portului Constanţa, iar 1915 îl găseşte comisar de port la Sulina. Din 1919 este subinspector pentru Dunăre, de la Galaţi, până la gurile sale, apoi, în perioada 1920 – 1921, este delegat al Inspectoratului General al Navigaţiunii şi Porturilor în Comisia Interaliată pentru Dunăre. Director al Asistenţei Sociale din România, între 1921 – 1931, urmând ca timp de doi ani, 1931 – 1933, să fie secretar al Ligii Navale Române. La 12 mai 1933, încetează din viaţă la vârsta de 59 de ani fiii).

Eugeniu Botez, sub pseudonimul *Jean Bart* (IV), este cunoscut ca scriitorul prin care marea şi marina au pătruns în literatura română. Se poate spune ca scriitorul Jean Bart s-a „născut” încă din decembrie 1896 când, în „Adevărul de joi”, publică cu acest pseudonim schiţele *„Moartea pilotului”*, *„Şoimul”*, *„Singură”*. Activitatea sa publicistică ulterioară va fi recompensată în 1903, când obţine premiul Academiei Române pentru *„Jurnal de bord”*, premiu pe care îl va primi şi în 1917 şi 1923 pentru realizările sale, iar la 4 iulie 1923 este ales membru corespondent al Academiei Române. Citām în continuare numai câteva din lucrările sale de referinţă: *„Schiţe maritime şi militare”* (1901), *„Războiul pe Dunăre”*, (1905, în colaborare cu locotenentul Nicolae Kiriţescu), *„În Deltă”* (1925), *„Peste Ocean”* (1926), *„Schiţe marine – din lumea porturilor”* (1928), *„Pe drumuri de apă”* (1931) *„O corabie românească*. *Nava-şcoală”* (1933), *„Europolis”* (1933, romanul apare în două ediţii, a doua cu prefaţa lui George Călinescu, şi a fost tradus în italiană, franceză, rusă, maghiară, spaniolă şi cehă), *„Cartea Dunării”* (1933, lucrare editată postum) ş.a. (V)

George Călinescu spunea despre talentul scriitorului Jean Bart că: *„Arta lui este de o fermecătoare simplitate*... *Nu e nimic decât o apă întinsă, albastră, statică în totalitatea ei şi mişcătoare în fiecare punct, fără subiecte mari, fără podoabe mari, plină de fineţe în percepţia pe care o traduce sau dimpotrivă, lucioasă prin stil, acolo unde fenomenul e de obicei întunecat, nu e decât un singur element clar, fluid, ca sticla şi cerul”* (vi).

Jean Bart nu s-a mulţumit numai cu succesele obţinute pe calea scrisului ci a şi contribuit covârşitor la înfiinţarea revistelor de marină. Prima revistă care s-a ocupat exclusiv de probleme marinăreşti a fost „Revista maritimă”, apărută în martie 1900 al cărui secretar a fost. Deşi după numai nouă numere apărute şi la numai un an de la înfiinţare, aceasta îşi va înceta apariţia, „România maritimă şi fluvială” (vii), fondată de scriitorul marinar în noiembrie 1931, va dăinui ani de-a rândul şi după încetarea sa din viaţă, purtând pe copertă menţiunea „fondată de Jean Bart”. A fost o revistă cu un profil mult mai larg decât prima şi a avut un răsunet deosebit printre cititori.

·Citeşte şi Basarabia de la rapt la Unirea din 1918, un studiu de Costin SCURTU.

·Citeşte şi Expoziţie de documente la Biblioteca Judeţeană „I. N.

Roman" Constanţa, realizată de Ionel ALEXE.

·Citeşte şi Contextul internaţional al dislocării părţii de est a Moldovei, un studiu de Carmen ŢILIVEA.

·Citeşte şi File din istoria Moldovei în opera locotenent-colonelului Mihail Drăghicescu, un studiu de Andreea ATANASIU-CROITORU.

·Citeşte şi Publicistica lui Eminescu despre Basarabia în 1878, un articol de Mădălin ROŞIORU.

·Citeşte şi Contribuţia ofiţerilor de marină la elaborarea şi aplicarea măsurilor privind reglementarea şi redeschiderea navigaţiei pe Nistru – aprilie 1918, un studiu de Carmen ATANASIU.

Până în 1933, la moartea sa, Jean Bart a semnat aproape cu regularitate în paginile revistei articole care pot fi catalogate cu uşurinţă ca editoriale. Şi pentru că, datorită calităţii sale, aceea de ofiţer al Marinei Române, a cunoscut îndeaproape şi problemele prin care trecea ţara, nu a ezitat să pună pe hârtie reflecţiile personale cu privire la situaţia politică a momentelor respective. Dat fiind subiectul volumului de faţă, considerăm interesant de reprodus editorialul „*Rusia şi Basarabia*" semnat de Jean Bart în revista „România maritimă şi fluvială", anul I, nr. 6, aprilie 1932, p. 131 – 132. Vom reda articolul integral pentru a putea fi pus la dispoziţia unui public mai larg decât cel care ar putea avea acces la colecţia revistei.

„Rusia şi Basarabia

Mulţi se întreabă cu mirare de ce ţine Rusia cu aşa încăpăţânare la petecul de pământ cuprins între Prut şi Nistru? Cum se face că patrioţii ruşi s-au resemnat pierzând atâtea ţări ca: Finlanda, Letonia, Estonia, Polonia şi nu se pot deprinde cu ideea că şi mica Basarabie trebuie să urmeze aceeaşi soartă. De ce Rusia nu poate să renunţe? ce valoare poate avea palma asta de loc dintre Tighina şi Ungheni faţă de imensitatea întinderei dintre Tighina şi Valdivostoc?

Nu bucăţica de pământ negru al Basarabiei îi tentează pe ruşi, ci fatala ei situaţie geografică, care dă cheia Dunării şi deschide cel mai scurt drum spre Ţarigradul visat de secole.

Comunistul Stalin, ca şi Lenin, se crede în drept a fi executorul testamentar al lui Petru cel Mare.

Unei corăbii mari îi trebuie şi apă multă, zicea Dostoievski. Rusia se înăbuşă; are prea mult pământ şi prea puţină apă. Ea tinde să

ajungă la mare liberă, şi încearcă pe rând în direcţia celei mai mici rezistenţe.

Pudoarea internaţionalei comuniste opreşte pe cârmuitorii Rusiei actuale să spună adevărul pe şelau, aşa cum vechii autocraţi ruşi aveau curajul să-l rostească sus şi tare.

În tratatul de alianţă între Petru cel Mare şi Cantemir, se recunoaşte Nistrul ca hotar; ţara nu va plăti tribut, domnii nu pot fi mazilіţi, dar numai o favoare cere Împăratul: de a se aşeza în cetăţile moldoveneşti din Basarabia garnizoane muscăleşti… numai până se va împuternici organizarea ţării.

Din Rusia la Ţarigrad sunt două drumuri pe uscat.

a) Prin Caucaz şi Anatolia.

b) Prin Basarabia, Dobrogea, Bulgaria.

Primul este foarte lung, prin munţi, păduri, deşerturi, fără şosele şi căi ferate. Al doilea e scurt şi drept (300 – 400 km). Stăpâni pe gurile Dunării, ruşii au cheia de la poarta care le deschide drumul ce cade în spatele Strâmtorilor.

Rusia nu cere decât cheea de la poarta sa, expresie curentă încă de pe vremea lui Napoleon.

După războiul din Crimeea, Rusia este scoasă complet de la Dunăre, şi cele trei judeţe din sudul Basarabiei sunt redate Moldovei. Această epocă se socotea ca cea mai tristă pagină a Istoriei ruseşti.

Diplomaţia lui Ignatiev şi cea a lui Gorceacov netezesc terenul, şi după războiul cu Turcii, la masa verde de la Berlin (1878), Bismark declară sentimental că… pentru Rusia această bucăţică de pământ a Basarabiei e o chestie de amor propriu, de ambiţie, de onoare dacă voiţi… şi nu vede legătura dintre libertatea Dunării şi cedarea Basarabiei.

Scalcovski scria alarmat: *Gurile Dunării care după pacea* de la *Adrianopole au trecut Rusiei, acum după războiul de la 1877 nu ni s-au întors odată cu Basarabia, au rămas pe seama României. Populaţia rusească din Deltă şi Dobrogea este supusă unei romanizări sistematice*.

Cu vreo câţiva ani înainte de războiul mondial, ziarul „Nevoie Vremea” cerând desfiinţarea comisiei europene a Dunării, scria:

Rolul Dunării, marele fluviu slav, care a băut atâta sânge rusesc, nu s-a sfârşit încă. Afirmăm cu îndrăzneală că fluviul acesta ne este scump. Oare nu-i posibil să ne scăpăm de amestecul ce ni l-a impus

Europa în afacerile acestui fluviu care constituie coloana vertebrală a peninsulei balcanice? A sosit vremea ca să fim stăpâni aci, unde avem interese strategice şi drepturile noastre indiscutabile şi indivizibile de stăpânire a Mării Negre în care se varsă Dunărea.

Ce caută delegaţii ţărilor neriverane să se amestece pe malurile Mării noastre?

Iată care este cuprinsul faimosului Testament al lui Petru cel Mare:

Marele Dumnezeu care ne susţine viaţa şi coroana ne permite, după vederile noastre pe care le credem a fi şi ale Providenţei, să privim poporul rus ca chemat să aibă în viitor stăpânirea generală a Europei.

Pentru aceasta las urmaşilor mei instrucţiunile de faţă:

Să se întindă fără încetare la Nord de-a lungul Balticei, asemenea şi la Sud, de-a lungul Mării Negre.

Acel care va domni cât s-o putea mai mult asupra Ţarigradului şi mai aproape de Indii, acela va fi adevăratul stăpânitor al lumii.

În consecinţă: susţineţi necurmat războiul când cu Perşii când cu Turcii; întocmiţi şantiere la Marea Neagră pentru a pune mâna încetul cu încetul pe această mare.

Se susţine că acest document ar fi fost fabricat de Napoleon pentru a servi cauzei sale în 1812.

Chiar fals, acest testament nu este lipsit de valoare. În el se oglindeşte conştiinţa de sine, orientarea politică, achema misiunei de viitor al unui tânăr şi viguros popor, ori sub ce formă de guvernământ s-ar găsi. La spatele Sovietelor se ridică Marea Rusiei cu viitorul ei”.

Note:

I Constantin Mohanu, *Jean Bart marinarul şi scriitorul*, în „Marea Noastră”, serie nouă, anul IX, ianuarie-martie, nr. 30, p. 6.

II Idem în studiu introductiv la Jean Bart, *Schiţe marine*, Editura Militară, 1968, p. 29.

În Petre Georgescu, *Viaţa şi opera lui Eugeniu Botez (Jean Bart)*, în „Marea Noastră”, serie nouă, anul IX, ianuarie-martie, nr. 30, p. 5.

Iv Jean Bart (1650 – 1702) a fost un amiral francez născut la Dunkerque. A servit iniţial sub ordinele amiralului olandez Ruyter după care a devenit corsar al Marinei Regale Franceze. A devenit celebru participând la numeroase lupte navale în care obţinut succese asupra olandezilor şi englezilor. Numai în confruntările din 1674 –

1675 a capturat peste 20 de nave olandeze. Regele Ludovic al XIV-lea al Franţei l-a înnobilat (1694) şi l-a numit comandant de escadră (1697).

v Petre Georgescu, *Viaţa şi opera lui Eugeniu Botez* (*Jean Bart*), p. 5.

vi George Călinescu în prefaţă la Jean Bart, *Europolis*, ediţia a II-a, 1933, p. VII.

vii Din 1934 se va numi „Marea Noastră”, nume sub care apare şi în ziua de azi.